Die Zusammenschlußbewegung in der deutschen Automobilindustrie.

Auszug

aus einer Schrift zur Erlangung der Würde eines doctor rerum politicarum bei der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von

Erwin Hölscher

aus Breslau.

Breslau 1923.

Druck der Breslauer Genossenschafts-Buchdruckerei, E. G. m. b. H.

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Breslau.
Berichterstatter: Professor Dr. Hesse.

Die vorliegende Arbeit stellt es sich zur Aufgabe, die Zusammenschlußbewegung in der deutschen Automobilindustrie einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Den besonderen Ausführungen über den eigentlichen Gegenstand der Arbeit ist ein allgemein-historischer Teil vorgelagert, der einen Abriß der Entwickelungsgeschichte der deutschen Automobilindustrie bis zum Jahre 1914 gibt.

Die Hauptdarlegungen über die Zusammenschlußbewegung gliedern sich in 3 Abschnitte: 1. Die Ursachen und Ziele der Zusammenschlußbewegung, 2. die Formen des Zusammenschlusses, 3. die Wirkungen und Auswirkungsmöglichkeiten des Zusammenschlusses.

Die Entwickelung der deutschen Automobilindustrie hatte zu einer außerordentlichen Zersplitterung der Erzeugung auf eine verhältnismäßig große Anzahl von Betrieben geführt. Die Folge dieser Zersplitterung war, daß sich zwischen den einzelnen Unternehmungen ein überaus heftiger Wettbewerb entwickelte, der sich in demselben Maße verschärfte, in dem die einzelnen Betriebe sich vergrößerten. Diese Tendenz zur Vergrößerung der Betriebe ist wiederum die Folge der gewaltigen Fortschritte der Technik, durch welche die Produktionskosten immer weiter herabgesetzt wurden, und die Unternehmungen, welche die neuesten und rationellsten Produktionsmethoden verwendeten, einen Vorsprung vor allen übrigen erhielten. In diesem Konkurrenzkampfe zeigte sich die unbedingte Überlegenheit der größeren Unternehmungen, die mehrere Betriebe einheitlich zusammenfaßten. Die Überlegenheit der größeren Unternehmungen beruhte in erster Linie auf der konsequenten Betriebsspezialisierung, die jene Unternehmungen durchzuführen in der Lage waren. Diese Spezialisierung ist in produktionstechnischer Hinsicht für die Erlangung und Ausnutzung rationeller Produktionsmethoden von ausschlaggebender Bedeutung; denn sie führt nicht allein zu einer Beschränkung der Erzeugung der Mannigfaltigkeit nach, sondern darüber hinaus zur Schaffung von Normal- und Standardtypen, zur Typisierung und Normalisierung, die ihrerseits Voraussetzung für die Anwendung eigenartiger Spezialmaschinen sind, durch welche die sachliche Ergiebigkeit der Produktion in höchstem Maße gesteigert wird. Mit der Anwendung dieser rationelleren Produktionsmittel und -methoden war für die größeren Unternehmungen der wirtschaftliche Vorteil einer Herabminderung der Produktionskosten und damit einer günstigeren Stellung im Konkurrenzkampfe verbunden. Eine Spezialisierung ließ

sich aber zunächst nur von den größeren Unternehmungen durchführen, die mehrere Betriebe umfaßten. Der praktischen Durchführung der Spezialisierung seitens der kleineren Unternehmungen boten sich insofern gewisse Schwierigkeiten, als ihnen einmal die zur Umstellung des technischen Betriebes erforderlichen Kapitalien fehlten. Zudem ließ sich eine Spezialisierung seitens der kleineren Unternehmungen mit Rücksicht auf die Schwierigkeit des Absatzes der spezialisierten Produkte nicht durchführen; denn bei einer Spezialisierung auf nur einen Kraftwagentyp liefe das kleinere Unternehmen Gefahr, bei Konjunkturschwankungen oder Absatzstockungen beschäftigungslos zu werden, da es den Ausfall in einem Wagentyp nicht durch einen besseren Absatz in einem anderen auszugleichen vermag. Deshalb ließ sich die Spezialisierung zunächst nur von denjenigen Unternehmungen durchführen, die mehrere Betriebe umfaßten, bei denen also durch die einheitliche Zusammenfassung der spezialisierten Betriebe gegenüber den erwähnten Schattenseiten der Spezialisierung gewissermaßen eine Art Risikoausgleich geschaffen wurde. Seitens der kleineren Unternehmungen ließ sich daher eine Spezialisierung nur im Wege des Zusammenschlusses durchführen. Da die größeren Unternehmungen vermöge ihrer rationelleren Fabrikationsmethoden immer mehr ein Übergewicht über die kleineren erhielten, vollzog sich in den letzten Jahren vor Ausbruch des Krieges ein Zusammenschluß einzelner Unternehmungen.

Die Form, deren man sich in der Vorkriegszeit bei den Zusammenschlüssen in der Automobilindustrie bediente, war die Fusion. Das alleinige Vorherrschen dieser Zusammenschlußform erklärt sich daraus, daß man im Wege der finanziellen Vereinigung mehrerer Unternehmen sich in vorteilhafter Weise die zur Umstellung der Betriebe erforderlichen Kapitalien beschaffen zu können glaubte. Bei der Zusammenschlußbewegnng, die unmittelbar nach Beendigung des Krieges einsetzte, bediente man sich einer anderen Organisationsform: der Interessengemeinschaft. Für diesen Wechsel in der Organisationsform waren insbesondere zwei Gesichtspunkte maßgebend. Einmal war es bei einer Vereinigung im Wege der Interessengemeinschaft leichter, eine größere Anzahl von Unternehmungen zusammenzufassen, die Spezialisierung besser durchzuführen und dementsprechend einen leistungs- und wettbewerbsfähigeren Produktionsorganismus zu schaffen, als es im Wege der Fusionierung möglich war; denn erfahrungsgemäß findet eine Fusion in Deutschland in der Regel nur zwischen zwei Unternehmungen statt. Boten sich somit dem Zusammenschluß einer größeren Anzahl von Unternehmungen im Wege der Fusion an und für sich schon größere Schwierigkeiten, so mußte die völlige Verschmelzung einer größereu Anzahl von Unternehmungen auf der anderen Seite wieder gewisse Nachteile hervortreten lassen (Schematisierung und Bürokratisierung der Verwaltung, größere innere Reibungen, Übermaß von Kontrolleinrichtungen u. dergl.). Deshalb ging die Entwicklung in der Nachkriegszeit dahin, die einzelnen Unternehmungen nicht mehr wie bisher zu einem einheitlichen Gesamtunter-

nehmen zu verschmelzen, sondern sie nur bis zu einem gewissen Grade zu einem einheitlichen Organismus zusammenzufassen, eine Zusammenarbeit und Zentralisierung nur soweit durchzuführen, als es zur Verwirklichung der erstrebten Ziele erforderlich war. —

Die volkswirtschaftliche Bedeutung liegt einmal darin, daß die fortschreitende Spezialisierung zu einer Einschränkung der Unzahl verschiedener Ausführungsformen und Typen führte, die alljährlich von der deutschen Automobilindustrie auf den Markt gebracht wurden. War dieses Bauen einer übergroßen Anzahl verschiedener Kraftwagentypen schon vor dem Kriege als höchst unproduktiv anzusprechen, so mußte es nach dem Kriege geradezu als eine Versündigung an der schwer um ihre Existenz ringenden deutschen Volkswirtschaft erscheinen. Darüber hinaus ist die Zusammenschlußbewegung deswegen von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung, weil die Spezialisierung und die Hand in Hand mit dieser gehende Ausbildung der Normalisierung und Typisierung die Festsetzung gewisser allgemeingültiger Normen erleichtert, die ihrerseits notwendige Voraussetzung für die Heranziehung einer Unter- und Hilfsindustrie ist. In diesem Punkte liegen die vielleicht bedeutsamsten Auswirkungsmöglichkeiten der Zusammenschlußbewegung begründet; denn die Heranziehung einer Unterindustrie gestattet die weitestgehende Anwendung rationellster Produktionsmittel und -methoden, sie führt zu einer gewaltigen Steigerung der Produktivität und ermöglicht es gleichzeitig, die Herstellungskosten erheblich herabzusetzen. Da wir es in der deutschen Automobilindustrie nicht mit monopolistischen Organisationsformen zu tun haben, da ferner die Möglichkeit einer Monopolisierung auch in der Zukunft überaus gering ist, steht zu hoffen, daß die Herabminderung der Produktionskosten in steigendem Maße ihren Ausdruck in einer Herabsetzung des Preises finden wird. (Voraussetzung hierfür ist freilich, daß es gelingt, erst einmal die Ursachen zu beseitigen, die z. B. das ständige Anwachsen der Produktionskosten bedingen und jede Preisherabsetzung unmöglich machen.) Jede Herabminderung des Preises ist aber deswegen von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung, weil so die Möglichkeit einer Ausbreitung des Automobilverkehrs in Deutschland und damit die Möglichkeit einer intensiveren Gestaltung unseres Wirtschafts- und Verkehrsleben geschaffen wird und ferner, weil damit der Industrie die zu ihrer gedeihlichen Fortentwickelung notwendige Expansion im In- und Auslande ermöglicht wird, was unter Berücksichtigung der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse von eminenter Bedeutung wäre.